
Saab 9-5 Aero Sedan 2010–11

NEVS-brevet torsdag 21 mars



1. Koenigsegg Jesko utsåld

19 MARS 2019

”MASKINÖVERSATT”

Koenigsegg är nöjda att tillkännage att inbetalningar har mottagits från kunder och återförsäljare för alla 125 Koenigsegg Jesko build slots.



Lanseringen av Koenigsegg Jesko vid 2019 Geneva Motor Show var en enastående framgång. 83 bilar såldes före showen. Avtal gjordes om återstoden inom 5 dagar efter bilens debut på Koenigsegg-stället. Med alla mottagna insättningar kan vi nu dela Jeskos framgång med världen.

Koenigsegg Grundare och VD, Christian von Koenigsegg:

Den nya Koenigsegg Jesko är den högsta volymproduktionen vi någonsin har planerat. För att den ska ha sålt ut inom några dagar efter det att den avslöjats är det både ödmjukt och ett underbart testamente för det utestående besättningen vi har på Koenigsegg. Från det visionära arbetet hos våra designers, ingenjörer och tekniker till det fantastiska arbetet som gjorts av vårt säljteam och vårt globala nätverk av Koenigsegg-återförsäljare - tog det ett bra lag för att få Jesko till världen. Vi är väldigt tacksamma för den mottagning den fått från pressen, allmänheten och naturligtvis vår växande familj av ägare i Koenigsegg.

Jesko-produktionen börjar i slutet av 2020 med en sats per vecka.

Modellen kan specificeras i någon av två varianter - spår eller toppfart - enligt kundens önskemål. Koenigsegg Jesko kommer att homologeras för väganvändning på alla relevanta marknader världen över.

Ett litet antal fordon köptes av Koenigsegg-återförsäljare för att säkra byggplatser för potentiella kunder som inte kunde delta i Genèveshowen. Aspirerande kunder utan en Jesko-byggspår uppmanas att kontakta sin Koenigsegg-återförsäljare så snart som möjligt.

(***Koenigsegg Jesko kommer att kosta ungefär 28 miljoner kronor före skatt***.)



2. Så funkar växellådan i Koenigsegg Jesko – med sju kopplingar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-03-18, 18:58

Kan gå från vilken växel som helst till vilken som helst utan fördröjning.



De tekniska lösningarna som finns i Koenigseggs bilar är inte alltid så lätta att förstå sig på vid en första anblick. Men när man väl lärt sig hur exempelvis de fria ventilerna i motorerna fungerar brukar det finnas något elegant och simpelt över Christian von Koenigseggs kluriga teknologier.

Så är det också med växellådan i Koenigsegg Jesko, den senaste hyperbilen. Den har inte två kopplingar, som moderna bilar med dubbelkopplingslådor, utan hela sju kopplingar för att växellådan ska kunna gå mellan vilka växlar som helst på nolltid.

I filmen här nedan får vi en teknisk beskrivning av hur växellådan fungerar.

FILM: https://youtu.be/3qGUxCZh8HQ



Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin



Koenigsegg i exklusiv intervju om nya Jesko: "Råaste förbränningsbilen vi kunde bygga"

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Nya Volvo V60 har blivit polisbil

Mattias Rabe 18 mars 2019

Volvos modeller är populära som polisbilar, och nu är det dags för deras senaste att klä sig i polisuniform. Här är Volvo V60 som schweizisk polisbil.



Volvo V90 och Volvo V90 Cross Country har redan blivit polismålade i Sverige (och i andra länder). När Polismyndigheten testade nya polisbilsmodeller för snart ett par år sedan föll de stenhårt för V90 Cross Country Polisbil, som vi har provkört och fått med på film. I testmomenten lyckades den erövra högre poäng än någon annan tidigare polisbilsmodell.

Än så länge har svenska polisen inte fått nya V60 i sin flotta, men enligt våra källor verkar den vara på ingång inom kort (sannolikt V60 Cross Country). Vi har därför inga bilder på en svensk Volvo V60 Polisbil. I stället har vi bilder på en schweizisk polis-V60, och det är ju samma sak (utanför Europas gränser blandas Sverige och Schweiz inte sällan ihop).

Det är schweiziska Marty Systemtechnik AG, ett företag som motsvarar exempelvis Volvo Special Vehicles och Nilsson Special Vehicles, som har anpassat V60 enligt den schweiziska standarden för utryckningsfordon.

Bilen är i nuläget en demobil och blir sannolikt en del av företagets utbud inom kort, precis som nya XC60 som finns i både tyska och italienska utföranden (Schweiz har som bekant fyra språk, varav tyska och italienska är två, de två andra är för övrigt franska och rätoromanska).

Informationen om bilen är knapphändig, men vi har luskat ut att ljusrampens styrenhet är BT-H100 och att kontrollpanelen är trådlös med integrerad handsfree-funktionalitet. En nyhet är att Volvos Sensus-skärm för första gången kan användas för att visa bilden från bilens mörkerseende övervakningskamera (en form av dashcam).

Bagageutrymmet har anpassats för att fylla den schweiziska polisens behov av stuvfack och annat.

GALLERI

Volvo V60 Polisbil Schweiz

15 bilder



4. Efter senaste uppdateringen – alla Tesla Model 3 får 5 procent mer effekt

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-19, 13:53

Teslas vd Elon Musk har tidigare lovat att det Tesla Model 3 ska bli snabbare och starkare. och med den senaste mjukvaruuppdateringen, 2019.8.2, har den blivit just det.



Från instegsmodellen Standard Range hela vägen upp till Model 3 Performance ökar effekten med 5 procent. För just Performanceversionen innebär det att 0 till 100 numera går på 3,4 sekunder istället för 3,5 och toppfarten landar på 261 km/h. Long Range AWD kapar också 0 till 100-sprinten med en tiondel och det är numera avklarat på 4,7 sekunder och toppfarten skrivs till 233 km/h.

Andra nyheter med 2019.8.2-uppdateringen är att ägaren nu kan använda sig av Summon-funktionen via Teslas Key Fob (elektroniska nyckel), för att backa eller köra ut bilen ur trånga parkeringsfickor, till exempel.

De modeller som i dagsläget finns att beställa i Sverige är Long Range AWD och Performance. De kostar från 616.300 kronor respektive 733.300 kronor utan miljöbilsbonus på 60.000 kronor.

Tesla lanserar ”folkelbilen” Model 3 Standard Range för 35.000 dollar

24 timmar med Tesla Model 3: Här är mina fem plus och två jobbiga minus

Tesla släpper ”Dog Mode” – skyddar hunden från att överhettas i varm bil

Tesla utvecklar 360-graders kamera med ”Sentry Mode” som alltid övervakar bilen

Biltjuv fångad på film av Teslas kamerasystem

Patrik Lundin

What's New in This Update

Peak Power Increase

Your vehicle's peak power has been increased by approximately 5%, improving acceleration and performance.

Summon with Key Fob

You can move your Model 3 in and out of a parking space from outside the car usi
a paired key fob. To initiate Summon, stand within 10 feet (3 meters) of the parke
car and press and hold the top center button on the key fob until the hazard light
blink continuously. Press the front or rear trunk button on the key fob to move t
car forward and reverse respectively.

Note: To operate Summon with the key fob, Require Continuous Press must b
to NO under Controls > Autopilot > Customize Summon.

Sentry Mode

Sentry Mode continuously monitors your car's surroundings while it's lock
parked. When enabled, the car automatically enters the Standby state wi
cameras and sensors remain powered to detect potential threats and tri
appropriate response state: Alert or Alarm. To enable Sentry Mode, go



Patrik Lundin

ALLT OM BILAR

5. Seat-chefen: Elbilar och bildelning är framtiden

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 18 mar 2019 09:51

Många har misslyckats med att få snurr på sina nya bildelningstjänster. Men Seats vd Luca de Meo tror på specifika fordon till de nya tjänsteföretagen. Luca de Meo avslöjar också hur Seats satsning på elbilar ska se ut och varför han inte vill ha några fler Seat-modeller att arbeta med.



Seats kommande elbil el-Born.

Utanför Seats lilla mötesrum på bilsalongen i Genève står två stora bilnyheter från VW-gruppens spanska gren. Elbilen el-Born: en eldriven familjebil som bli VW-gruppens andra lansering efter att Volkswagen I.D ska visas i höst. Den andra nyheten är Seat Minimo: en eldriven tvåsitsig bil som ska kunna köras på cykelvägar och som enligt Luca de Meo ska passa perfekt för nya bildelningstjänster i framtidens storstäder.

– Vi har ett Seat-märke i fronten på el-Born så det handlar inte om något nytt varumärke. Vi använder den plattform som gruppen utvecklat och som kommer att säljas i miljontals, det är i alla fall ambitionen, och vi blir tvåa efter Volkswagen med en färdig bil.

Räckvidd på 40 mil

– Det är en ny generation bilar, designad från första början för att vara helt eldriven. Det är en bakhjulsdriven bil med prismatiska battericeller. Batteriet är på 62 kWh vilket betyder en räckvidd på mer än 400 km enligt WLTP-mätmetoden. Du kan ladda bilen med en vanlig snabbladdare på 40 till 45 minuter. Tack vare eldrivlinan kan familjebilen el-Born byggas rymlig och med relativt kort motorhuv. Seat har också utsetts till VW-gruppens förtrupp vad gäller anslutning till internet och el-Born får ett helt nytt operativsystem med ett nytt gränssnitt. Det ska sedan tas vidare till andra bilmodeller i VW-gruppen. el-Born ska bland annat förberedas för 5G-anslutning.

– Det är en stor möjlighet för Seat att ha ny teknik så snabbt. För länge sedan var Seat ett märke som använde gammal teknik inom gruppen, nu ligger i främst inom vissa områden.



Och de kommande elbilarna – kommer de att heta el-Ibiza, el-Ateca och så vidare?

– Det har vi inte funderat på. Vi behöver göra bilarna först. el-Ateca kan fungera om vi använder samma plattform. Men vårt grepp är lite annorlunda med nya plattformar för eldrivna bilar. Vi kanske gör en suv på den här plattformen, men att hitta på namn är det minsta problemet. Det finns många fina platser i Spanien.

Är du nöjd med Seats modellutbud nu eller vill du ha fler modeller?

– Vi har det mest moderna modellutbudet i företagets historia. Alla modeller är succéer, alla bilar vi har lanserat säljer bra. Vi täcker 85 procent av efterfrågan i Europa, vi har fräscha produkter i rätt segment och i de segment som växer. Vi är sedan tre år Europas snabbast växande bilmärke.

– Vi kan ha problem i vissa länder men vi är också stora i vissa länder. Vi betalar fortfarande priset för vår problemfyllda historia.

Fräscht modellprogram

Men behöver ni fler modeller för att sälja fler bilar?

– Jag tror inte det. Vi behöver arbeta mer med de vi har.

Ni har också visat ett nytt koncept för bildelning. I alla fall i Sverige har vi haft många som försökt men misslyckats, till exempel Mercedes och BMW. På vilket sätt ska ni lyckas?

– Jag tror att bildelning kommer att vara en del av utbudet i framtiden därför att teknologin tillåter det. Vi har utvecklat en digital nyckel som kan öppna bilen, och då blir vissa tjänster möjliga. För 30, 40 år sedan fanns det inga hyrbilar. Men det utvecklades och nu används det. Det är inte allt men det är en kanal av många.

– Vi behöver inte anta att bildelning kommer att sudda ut hela bilindustrin, att vi inte behöver bygga bilar längre eftersom det räcker med en bil för 15 personer. Bildelning är en del och den finns eftersom teknologin tillåter den.

– Men en sak är klar. Du tar inte ett stort flygplan för att resa mellan Köpenhamn och Stockholm, du tar ett mindre plan. Så vissa erbjuder bilar som är för stora för hur de används, de är för avancerade för tjänsten. Vår grej är att bildelningstjänsterna behöver specifika produkter, specifika fordon för olika tjänster. Då blir det kostnadseffektivt och attraktivt.

Kan få se gemensam bil från BMW och Mercedes

Enligt Luca de Meo kan vi komma att se BMW och Mercedes – som har ersatt sina respektive bildelningstjänster Car2Go och DriveNow med en gemensam – utveckla en helt ny typ av fordon för bildelning.

– Jag skulle inte bli förvånad om vi efter att de nu gått samman kommer att fundera på att utveckla ett nytt skräddarsytt fordon. Jag blir inte förvånad om vi kommer till Genève nästa gång och får se det.

I Sverige är ni väldigt duktiga på privatleasing. Tror du att det blir i Europa som i USA att vi kommer att prata allt mer om månadskostnad i stället för vad bilen kostar att köpa?

– Ja, vi är ett märke som hela tiden och på alla sätt vill göra det enkelt för människor och bilköpare, köpare värdesätter det. Det ska vara enkelt, det är ett pris varje månad. Det är en standard numera och inte bara för bilindustrin.

Tror du att vi också kommer att få se privatleasing för begagnade bilar?

– Kan bli så, men det är lite mer riskfyllt. En begagnad bil är inte den andra lik, även om den rullat lika många mil. Så det är lite svårare. Nyckeln är värdeminskningen och om du kan kontrollera den är det enkelt med leasing och finansiering. Men begagnade bilar blir det svårare.



6. Bilmärken granskas i USA efter många fordonsbränder

Felicia Åkerman Publicerad: 18 mars 2019, 21:22 Uppdaterad: 18 mars 2019, 22:47

Flera amerikanska delstater granskar ny fordonstillverkarna Hyundai och Kia efter att hundratals bilar fattat eld. Det uppger Connecticuts delstatsåklagare William Tong enligt Reuters.



Över 2,3 miljoner fordon har återkallats sedan 2015 efter problem som lett till att deras motorer fattat eld. I november förra året rapporterade Reuters att federala myndigheter i USA inlett en utredning för att undersöka om återkallandena skötts på ett korrekt sätt.

De utredningar som nu inletts på delstatsnivå gäller huruvida Hyundai och Kia gjort sig skyldiga till ”orättvisa och vilseledande handlingar” enligt Reuters.

7. Ovanliga bilar på motormässan i Genéve



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/ovanliga-bilarna--pa-motormassan-i-geneve/



8. BMW och Mercedes vill utveckla plattformar för elbilar ihop

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-03-18 16:23

En gemensam plattform för elbilar kan spara upp till 150 miljarder kronor.



Utvecklingen av elbilsteknik och autonoma fordon slukar miljardbelopp. Därför ser vi allt fler samarbeten mellan biltillverkarna där man kan fördela kostnaderna.

Enligt Sueddeutsche Zeitung förhandlar just nu BMW och Daimler AG (Mercedes) om ett fördjupat samarbete. Syftet är att kunna skapa en flexibel plattform för kommande små och medelstora elbilar.

Samarbetet skulle kunna spara sju miljarder euro, vardera, för BMW och Mercedes. Om man även kan utveckla teknik kring större elbilsmodeller skulle det gå att spara ännu större belopp.

BMW och Mercedes har varit tuffa konkurrenter ända sedan slutet av 1920-talet, då BMW började tillverka bilar. Men de senaste åren har man samarbetat allt mer och i februari tillkännagav de två företagen en ny satsning kring mobilitet. Tillsammans satsar man tio miljarder kronor för att utveckla framtida taxitjänster, infrastruktur för laddning, bildelning, med mera.

Ett annat samarbete inleddes hösten 2015 då Audi, BMW och Mercedes gemensamt köpte Nokias karttjänst Here. Även Bosch och Intel har köpt in sig i Here.



Den här bilden hade varit helt osannolik för ett decennium sedan. BMW-chefen Harald Krüger (till vänster) och Daimler-chefen Dieter Zetsche tillkännagav i februari att man inlett ett samarbete kring mobilitetstjänster.



Klart: BMW och Mercedes ska samarbeta – bittra konkurrenterna satsar 10 miljarder



Audi, BMW och Mercedes köper Nokias karttjänst Here



Volvo Cars, Autoliv och Nvidia slår sig samman för att skapa teknik för autonoma bilar



Bosch och Nvidia ska samarbeta kring autonom teknik till förarlösa bilar



Pär Brandt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Lynk & Co 01 sträcker på sig och blir sjusitsig

Mattias Rabe 19 mars 2019

Geely-koncernen pumpar ur sig nya modeller. En som är på ingång är en förlängd version av suven Lynk & Co 01 som ska göra att den rymmer upp till sju åkande.



CMA-plattformen, som har utvecklats gemensamt av Volvo och Geely, ska utnyttjats maximalt. Redan används den av Volvo XC40, Lynk & Co 01, 02 och 03 samt av nyligen presenterade Polestar 2. Lägg till de båda Geely-modellerna Borui och kommande FY11 så är paletten nästan full.

Nu har vårt norra öga skådat ännu en CMA-bil, ytterligare en Lynk & Co. Vid en första anblick kan den tas för att vara en 01:a, men när vårt södra öga kopplas på för att stödja det norra ser vi avvikelser. Bilen är nämligen längre än modellen 01. Det syns framför allt på det bakre överhänget som har vuxit en bra bit, men det syns också på B-stolparna som är betydligt bredare. Jämför vi bilen på dessa bilder sida vid sida med bilder på vanliga 01 ser vi också att bakdörrarna är längre. Med andra ord har axelavståndet dragits ut med en decimeter eller till och med mer än så.

Enligt det svenska bilregistret är modellen exakt 462 centimeter lång. Det är bara elva centimeter mer än vanliga 01. Vi tror helt enkelt att de registrerade uppgifterna inte stämmer, vilket de sällan gör (för att inte avslöja något i förväg).

Bilden som visar bilen bakifrån tydliggör vad det handlar om. Ett ryggstöd med två tillhörande nackstöd skvallrar om en tredje sätesrad med plats för två personer.

Vad modellen får för beteckningen återstår att se. Det kan bli Lynk & Co 05 eller 06 då vi tror att 04 är reserverat för en coupémodell, men det kan också bli något i stil med Lynk & Co 01X för att påvisa att modellen härstammar från 01:an.

Drivlinemässigt kan vi förvänta oss samma motorer och växellådor som i vanliga 01. Vad vi däremot inte kan förvänta oss är en motsvarande Volvo XC40, men visst hade det varit lite tufft med en sjusitsig XC47.

GALLERI

Spionbilder på förlängd Lynk & Co 01

13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Kia Ceed som crossover kommer i år

Peter Klemensberger 19 mars 2019

Vi har sett en skiss men fått klura ut det mesta själva om Kias nya crossover-modell. Snart kan vi sluta med det, bilen täcks av senare i år och nu får vi veta mer om dess form och uppdrag.



Kia har släppt mer information om den skiss som skickades ut i februari (se nedan). Mycket riktigt handlar det om en crossover-version av Ceed och som vi klurade ut kommer den att ha en unik design som skiljer sig från övriga Ceed-familjen som består av en halvkombi, kombi och coupé vid namn Ceed, Ceed SW och ProCeed (länkarna går till våra senaste provkörningar av bilarna i fråga).

Det handlar alltså om en crossover i c-segmentet(golfklassen om du så vill), ett biltyp som växer så det knakar i dagsläget.

– Det är en annan stil, en annan typ av fordon, som vi verkligen tycker förtjänar att bli en ny medlem i Ceed-familjen. Den ska ta rollen som behövs för att stärka modellserien och göra den mer spännande och attraktiv för europeiska kunder, säger Gregory Guillaume vice vd för Kia Europa.

– Designen ska inte likna något du sett tidigare i Ceed-familjen. Det här kommer att bli nästa överraskning från Kia, säger han vidare.

Bilen visades inte upp under vårens bilsalong i Genève som vi antog men ska presenteras senare i år enligt Kia. Vår gissning denna gång blir höstens salong i Frankfurt. I samband med presentationen får vi även veta vad bilen heter även om namnet XCeed har florerat.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Nya Fiat 500 kommer endast som elbil

Peter Klemensberger

19 mars 2019

Fiat 500 har hängt med länge och om ett år, under Genèvesalongen, ska en ny 500 presenteras. En dyrare bil som bara kommer med eldrift.



Fiat 500 har varit en succé för Fiat. Nytolkningen av bilen från 1950-talet har sålts i över två miljoner exemplar sedan 2007. Jo, så länge har modellen hängt med, även om det gjordes en uppdatering 2015. Det är med andra ord hög tid för en ersättare – som Fiat har bekräftat ska visas upp under nästa års Genèvesalong.

Man skulle kunna tro att Fiat inte vill pilla allt för mycket på ett vinnande koncept men så verkar inte bli fallet. Någon bild har vi ännu inte sett på bilen i fråga men klart är i alla fall att nya 500 bara kommer med eldrift och ska lyfta sig prestigemässigt.

– Premium är vägen vi väljer för EV 500, säger FCA-koncernens marknadschef Olivier Francois till brittiska AutoExpress.

– En ny 500, helt förnyad. Ett nytt objekt. Helt elektrisk. Likt en urban Tesla med vacker design. Italiensk. ”Dolce vita” i en elbil. Motpolen till Centoventi, säger han vidare och syftar på det elbilskoncept som man visade upp under årets upplaga av Genèvesalongen.

Centoventi, som kan ses som nästa generation Panda, blir folkets elbil och 500 valet för de som vill eller har möjlighet betala mer.

– Dragningskraften hos 500 är så stark så vi inte kommer förlora kunder med en dyr helt eldriven version, menar Olivier Francois. Mer än hälften av dagens 500-kunder väljer inte en billig instegsversion av modellen, har han tidigare bekräftat.

Dagens Fiat Panda och 500 delar på koncernens Mini-plattform som debuterade 2003 med Panda generation 2. Huruvida Panda/Centoventi och 500 kommer att dela plattform framöver är högst osäkert. Det är inte ens säkert att de kommer att dela drivlina eller övrig teknik.

Nya Fiat 500 är en helt ny bil men ska behålla samma mått och proportioner som tidigare. Dagens 500 kommer dock leva vidare och tillverkas parallellt med nya modellen och fortsätta vara en billig bil med bensinmotor under huven.



Fiat 500 Topolino 1936–48



Fiat 500 "Mirror" 2017

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Vi kör McLaren 600LT Spider

Mattias Rabe 19 mars 2019

Nu har Hans Hedberg satt tänderna i den taklösa Longtail-versionen, McLaren 600LT Spider.



***FILM**: https://delivery.youplay.se/r/B1412*

I höstas var han iväg och körde McLaren 600LT. Nu är våren kommen och vad passar då bättre än Spider-versionen av samma bil?

Förutom det avtagbara taket handlar det om ett tillägg på 50 kilo för att bland annat kompensera den vridstyvhet som taket ger coupémodellen.

Prestandan påverkas inte nämnvärt. 0-100 km/h går på 2,9 sekunder, samma tid som för takförsedda 600LT. Toppfarten är däremot något lägre, 324 i stället för 328 km/h. Siffran är då taket är monterat. När taket inte sitter på plats sänks toppfarten till 315 km/h.

I filmen nedan får vi fyra minuter med Hans Hedberg när han guidar oss fram runt, i och bakom ratten på 600LT Spider vars 3,8 liter stora V8 på 600 hästkrafter vi får höra mer av än senast.

Vill du ha mer 600LT Spider köper du nya numret av Teknikens Värld som finns ute just nu.



GALLERI
McLaren 600LT Spider
19 bilder



13. Stor guide: Alla laddhybrider på den svenska marknaden

– idag och kommande modeller

Av Tobias Mersinger, Publicerad 2019-03-19, 06:15

För många förare är en laddhybrid det bästa från två världar. Här reder vi ut vilka modeller som finns, vilka som kommer och vilken sorts teknik som finns under skalet.



Är du trött på dieselknattret eller osäker på hur framtidssäker din bil med förbränningsmotor är? Du kanske överväger en elbil, men inte vågar ta steget fullt ut? Då är möjligtvis en laddhybrid det bästa av två världar.

Här reder vi ut vilka laddhybrider som finns på den svenska marknaden, vad de kostar, hur lång räckvidden är, vilka nya modeller som kommer de närmaste åren och vilken sorts teknik som finns under skalet.

Laddhybridtekniken blir allt viktigare i bilvärlden, inte minst för tillverkarna själva. För att uppfylla de stränga utsläppskraven är man mer eller mindre tvungen att sälja allt fler elbilar alternativt laddhybrider som åtminstone klarar av elektrisk körning mellan 40 och 70 kilometer.

För tillverkarna är den delvisa elektrifieringen ett gyllene tillfälle: en Mercedes E 300 de släpper endast ut 41 g CO2 per kilometer jämfört med den nästan lika kraftfulla E 350 d som förpestar omvärlden med 138 g CO2 per kilometer. Även kunden profiterar på de stränga utsläppskraven: för att få igång hybridförsäljningen är man tvungen att erbjuda laddhybriderna till mycket förmånliga priser trots deras skyhöga teknviknivå. En E 300 de kostar därmed inte särskilt mycket mer än en E 350 d.

DEN TYSKA HYBRIDOFFENSIVEN

Cirka 30 nya laddhybrider inom två år: för den tyska bilindustrin är hybrider nyckeln för att klara av utsläppsgränsen. Framför allt eftersom man för det mesta bygger stora och tunga fordon.

BMW/MINI: OFFENSIVEN BÖRJAR I ÅR



BMW X1 25xe och 530e Touring.

Münchens stolthet har all anledning att jubla: Förra året lyckades man sälja 142.617 elektrifierade bilar – en ökning med hela 38,4 procent. Ändå är den elektriska andelen endast sex procent av den sammanlagda försäljningsvolymen.

För att råda bot på detta kommer den storsäljande 3-serien (G20) redan i år som 330e sedan (till sommaren) samt för första gången även som 330e Touring (första kvartalet 2020). Laddhybrider ståtar med 252 hästkrafter, 420 Nm och en elektrisk körsträcka på 55 km i maximalt 110 km/h. Förbrukningen anges av tillverkaren till endast 1,7 liter per 100 km.



Mini Cooper S E Countryman

Den större 5-serien finns som bekant som laddhybrid och går framför allt i USA åt som smör i solsken. I kombination med den förväntade faceliften 2020 kan vi förhoppningsvis även vänta oss en 530e Touring. Hittills har detta dock inte bekräftats.

Helt säkert är dock elektrifieringens intåg i den högbenta 5-serien i form av X5 xDrive 45e, som kommer i oktober i år. Här kombineras radsexan med en elmotor på 82 kW. Systemeffekten anges till 394 hk samt 600 Nm och den elektriska räckvidden ligger runt 75 km. Den stora suven ska enligt BMW nöja sig med bara 2,1 liter per 100 km. Samma drivlina som i X5 finns i 745e, vars elektriska räckvidd anges till 50 km på grund av batteriet som endast är hälften så stort (12 kWh) som det i X5 xDrive 45e.

I slutet av 2020 kan vi dessutom vänta oss pytte-suven X1 med hybriddrivlina, som lånas ut av Mini Cooper S E Countryman och BMW 225xe. I X1 kommer dock batteriets storlek att öka jämfört med den nuvarande, vars kapacitet uppgår till blott 7,6 kWh.

MERCEDES – UPP TILL 100 KM PÅ EL, ÄVEN MED DIESEL



Mercedes C 300 e



A-klass.

På den eviga frågan om man ska välja en diesel eller en laddhybrid för bästa ekonomi, har Mercedes svaret: I C- och E-klassen kan man kombinera den 90 kW starka elmotorn med antingen bensin- eller dieselmotor. Den ursprungliga hybridkonfigurationen med den 211 hk starka bensinmotorn, har fått sällskap av en kombination med samma elmotor kopplad till den mycket sparsamma fyrcylindriga dieselspisen på 194 hk.

Dieselhybriden riktar sig främst till kunder som ofta kör långa sträckor och därför inte vill välja den betydligt törstigare bensinmotorn. Med dieselhybridens 60-literstank är en räckvidd uppåt 100 mil inget större problem, förutsatt att man kör någorlunda ekonomiskt. Tack vare den höga laddningseffekten på 7,2 kW kan ett tomt batteri laddas på två timmar.



GLE

Även karossvalet är flexibelt: C- och E-klassens laddhybrider finns både som sedan och i kombiutförande. Batteriet med en kapacitet på 13,5 kWh, som även går att hitta under huven på lyxhybriden S 560 e, har en räckvidd på lite över 50 kilometer. I den kommande laddhybriden i GLE-serien ska denna räckvidd nästan fördubblas. Mycket mer än så får vi tyvärr inte veta än.

Man är inte lika förtegen när det gäller elektrifieringen i den undre änden av modellpaletten. Här får vi veta att samtliga derivat av både A- och B-klassen förutom kommande GLB, kommer att få ta del av elmotorhjälp med en elektrisk räckvidd på knappa 70 km. Förbränningsmotorn är den 211 hk starka bensinspisen, men inom en snar framtid kan vi även vänta oss ett dieselalternativ samt en svagare bensinmotor.

VW, SKODA, SEAT – FLER MODELLER OCH LÄNGRE RÄCKVIDD



Skoda Superb PHEV och VW Golf GTE.



VW Passat GTE.

På grund av kommande modellbyte/facelift kan man för närvarande inte beställa två av de bästsäljande laddhybriderna på marknaden i form av Golf GTE och Passat GTE.

Den föryngrade Passaten väntar dock precis runt hörnet och vid sidan av en del diskreta optiska uppdateringar får framför allt vännerna av allt elektriskt glädja sig åt att batteripaketet har växt från 9,9 kWh till 13 kWh. Enligt WLTP ligger den elektriska räckvidden på 55 kilometer. Föraren får dessutom bättre kontroll över batteriet. Exempelvis kan man numera själv välja hur många procent av batteriets kapacitet som ska sparas. Det underlättar mycket när en långresa ska avslutas med en hel del stadskörning. Precis som förr är förbränningsmotorn en 1,4 TSI, och inte heller systemeffekten ändras – 218 hk levererar drivlinan.

Samma drivlina finns även i kommande Golf GTE. Volkswagens kassako nummer ett börjar säljas som generation 8 från och med november i år. Hybridintressenter får dock vänta ytterligare ett par månader. Golf 8 GTE kommer inte förrän 2020 och då i två olika versioner: den sportiga GTE får sällskap av en tamare variant för de enklare utrustningsnivåerna.



Cupra Terramar PHEV

I slutet av året kommer även Volkswagens spjutspets i form av Touareg med hybriddrivlina: tekniskt baseras suven på märkessyskonet Porsche Cayenne som är utrustad med en V6-bensinmotor och en systemeffekt på 450 hk. Om den svagare hybridlinan, som säljs främst i Kina och är utrustad med en fyrcylindrig bensinmotor, någonsin kommer till Europa är däremot fortfarande oklart.

Helt klart står dock att även Tiguan, Arteon samt Arteon Shooting Brake får ta del av hybridiseringen. I Arteon ska man med all säkerhet använda sig av den nya 1,5 liter stora fyrcylindriga bensinmotorn istället för av den gamla 1,4 TSI.

För att snabbt kunna amortera utvecklingskostnaderna kommer även modeller från Skoda och Seat att elektrifieras. Först ut är Skoda Superb som i takt med den stundande faceliften får låna hybridlinan från Passat GTE. Nästa år följer även den mindre Octavia. Ifall även Karoq och Kodiaq står på tur förtäljer där-emot inte historien. Seat, eller snarare Seats sportmärke Cupra, kommer däremot att erbjuda suvcoupén Terramar som ladd-hybrid.

AUDI – FYRA NYA OCH TVÅ ÅTERVÄNDARE



Audi A6 e-tron

Precis som hos koncernbrodern Volkswagen finns det för tillfället ingen laddhybrid i Audis utbud. Kompakthybriden A3 e-tron kommer dock att återvända under det andra kvartalet 2019 efter en lyckad WLTP-certifiering. I början av nästa år kommer redan nästa generation A3 vilket innebär att e-tron återigen försvinner och inte dyker upp på beställningslistan på några månader.

Precis som systerbilen Golf 8 GTE kommer även A3 e-tron att använda sig av bensinmotorn 1,4 TSI, men även här hittar vi ett större batteri på 13 kWh som ger bilen en räckvidd på dryga 70 km.



Audi Q5 e-tron

Även Q7-spekulanter får träna sitt tålamod: faceliften kommer först under fjärde kvartalet 2019 och först då kan vi vänta oss en hybriddrivlina. I Q7 e-tron används en sexcylindrig bensinmotor i V-formation istället för den gamla treliters TDI-maskinen, vilket gör bilen mer intressant för den globala marknaden.

Till de kända e-tron-modellerna sällar sig fram till årets slut ytterligare fyra hybridiserade modellserier. Starten utgör Q5 e-tron, som begår premiär i Genève i år. Hybridvarianten drivs av en tvålitersfyra med 252 hk men ska få två olika starka elmotorer i komfort- (50 TFSI) och sportversionen (55 TFSI). Den sistnämnda har en systemeffekt på 367 hk, varav elmotorn svarar för upp till 105 kW. Komfortversionen 50 TFSI får nöja sig med 300 hk.

Elmotorn, som placeras i dubbelkopplingslådan, genererar en elektrisk toppfart på 140 km/h. Räckvidden anges till dryga 40 km. Under årets lopp kommer även A6 samt A7 med hybridlina, där en tvåliters turbospis axlar rollen som förbränningsaggregat. Fyrcylindriga motorer fungerar sällan bra i stora lyxsedaner, något Audi har fått erfara med förra generationen A8 hybrid vars mottagande var minst sagt svagt. Den nya versionen använder sig istället av en sexcylindrig kraftkälla som passar bättre till flaggskeppets image.

HYBRIDER FRÅN FLERA HÅLL

Det är inte enbart tyskarna som satsar för fullt på laddhybrider. I år presenteras mer än 20 nya modeller med hybriddrift på marknaden. Ett gyllene tillfälle för bilköpare med besluts-ångest.



Volvo XC40 T5 TE

Att miljön alltid har varit en hjärtefråga för oss svenskar märks inte minst när man tittar på modellutbudet från Hisingens stolthet: inget annat märke erbjuder lika många laddhybrider som Volvo.

Utbudet avrundas under sensommaren med nya XC40 T5 TE vars trecylindriga bensinmotor får draghjälp av en elmotor på 55 kW. Laddhybriden får dock klara sig utan fyrhjulsdrift, eftersom elmotorn sitter i dubbelkopplingslådans hus. Modellutbudets topp utgörs av nyligen avknop-pade Polestar med sin Polestar 1, en 600-hästarscoupé med ett grundpris på cirka 1,6 miljoner kronor.



Mitsubishi Outlander PHEV



DS7 Crossback E-tense 4x4

Även franska DS, ett systermärke till Citroën, har haft en hybrid i utbudet: fram till 2017 kunde DS 5 beställas med en dieselmotor samt elektrisk fyrhjulsdrift. I september är det dags för E-Tense 4x4 att äntra scenen, en laddhybridvariant av DS 7 Crossback med en 1,6-liters bensinmotor samt en elmotor monterad på var sin axel. Systemeffekten ligger på 300 hk och mer än 450 Nm.

Kort därefter släpper PSA-koncernen även laddhybrider som baserar på Citroën C5 Aircross, Opel Grandland X samt Peugeot 3008 och 508. Gemensamt för samtliga modeller är en elektrisk räckvidd på 50 kilometer enligt WLTP. Peugeot 508 och 508 SW får dock klara sig utan en elmotor på bakaxeln.



Hyundai Ioniq Plug-In Hybrid.

Sydkoreanska Kia har redan två laddhybrider i modellutbudet: både Optima och Niro kör delvis elektrifierade. Från och med andra kvartalet i år kommer även nya Ceed Sportswagon att dra nytta av en elmotor. Då ligger det nära till hands att anta att Hyundai i30 snart står på tur för samma drivlina.

Fram tills det är dags erbjuder Kias systermärke än så länge endast Ioniq som laddhybrid. Efter sommarens ansiktslyftning får samtliga modeller ställbar rekupering med hjälp av rattpaddlar.



Kia Ceed Sportswagon Plug-In Hybrid.



Toyota Prius Plug-In Hybrid.

Inte heller Renault ligger på latsidan: från och med 2020 börjar fransmännen steg för steg att hybridisera hela modellpaletten. Först ut är Clio, Captur och Megane. En del av det tekniska kunnandet kan man tacka Mitsubishi för, som sedan 2016 hör till Renault-Nissan-alliansen.

Japanerna har redan en global storsäljare i portfolion i form av Outlander PHEV, vars första generation sålde i mer än 144 000 exemplar. Optiskt skiljer sig den nya generationen från föregångaren bara på detaljnivå, men den drivs numera av en 2,4-liters bensinmotor samt upp till två elmotorer och ett 13,8 kWh stort litiumjonbatteri. Priset börjar på 399 900 kronor.



Jeep Renegade PHEV



Peugeot 508 PHEV.

Även det amerikanska märket Jeep hoppar på hybridtåget och presenterar i slutet av 2019 sin delvis elektrifierade Renegade. Kort därefter släpper Fiat plattformssyskonet 500X med samma drivlina. Dessa två är dock långt ifrån de första hybridsuvarna från FCA-koncernen: sedan 2016 rullar Chrysler Pacifica på de amerikanska vägarna med en elektrisk räckvidd på 40 km.

Vid sidan av den konventionella Prius ansiktslyfter Toyota också dess laddhybridderivat och eftersom nya RAV4 samt Corolla står på samma plattform (TNGA) kan vi med all säkerhet anta att även dessa får dra nytta av elektrifieringen.

Sist ut är Ford vars Transit Custom PHEV kommer under tredje kvartalet i år och erbjuder plats för upp till nio personer. En elektrisk räckvidd på ungefär 50 km är möjlig tack vare en 50-kW:s elmotor från Bosch som matas av ett 14 kWh stort batteri.

LADDHYBRIDTOPPEN

Plats	**Modell**	**Antal**
1	VW Passat GTE	3 974
2	Kia Optima PHEV	2 835
3	Mitsubishi Outlander PHEV	2 826
4	Kia Niro PHEV	2 539
5	Volvo XC60 T8	2 335
6	Volvo V60	1 224
7	Volvo S/V90 T8	956
8	BMW 530e	876
9	Mini Countryman Cooper S E	730
10	VW Golf GTE	464
11	BMW 225xe	415
12	BMW 330e	412
13	Volvo XC90 T8	364
14	Hyundai Ioniq PHEV	351

15	Toyota Prius Plug-In	265

Liksom elbilarna fick laddhybriderna en skjuts uppåt under 2018. Tjänstebilsfavoriten VW Passat GTE ligger fortsatt i topp, modellen är även en av de populäraste på hela marknaden sett till enskilda motoralternativ och utgör en stor andel av Volkswagens försäljning av Passat. Än har inte konkurrenterna kunnat leverera riktigt lika bra som Volkswagen när det kommer till familjevänliga laddhybrider, under året lär dock Volvo och en hel del andra ta fram utmanare. Det ska bli spännande att se vad som dyker upp!

Modell	**Grundpris**	**Systemeffekt, hk**	**Räckvidd på el, km**
BMW 225xe Active Tourer	413 000:–	224	41
BMW 530e	529 000:–	252	50
BMW 745e	Ej fastställt	394	44
BMW 745Le	Ej fastställt	394	44
BMW 745Le xDrive	Ej fastställt	394	41
BMW i8 Coupé	1 476 500:–	374	55
BMW i8 Roadster	1 631 500:–	374	53
Hyundai Ioniq PHEV	299 900:–	141	63
Kia Niro PHEV	314 700:–	141	58
Kia Optima PHEV	404 900:–	205	54
Kia Optima SW PHEV	414 900:–	205	62
Mercedes E 300 e	550 000:–	320	50
Mercedes E 300 de	572 900:–	306	54
Mercedes E 300 de kombi	590 900:–	306	52
Mercedes S 560 e lång	1 152 000:–	476	50
Mini Countryman Cooper S E All4	357 900:–	224	41
Mitsubishi Outlander PHEV	399 900:–	224	54
Porsche Cayenne E–Hybrid	915 000:–	462	44
Porsche Panamera 4 E-Hybrid	1 020 000:–	462	51

Porsche Panamera 4 E-Hybrid ST	1 050 000:–	462	51
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid	1 850 000:–	680	51
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid ST	1 880 000:–	680	49
Range Rover P400e	1 293 900:–	404	51
Range Rover P400e LWB	1 351 900:–	404	51
Range Rover Sport P400e	936 900:–	404	51
Toyota Prius Plug-in Hybrid	377 900:–	122	63
Volvo S90 T8 AWD	688 500:–	390	47
Volvo V60 T8 AWD	538 900:–	390	41
Volvo V90 T8 AWD	614 500:–	390	46
Volvo XC60 T8 AWD	628 900:–	390	45
Volvo XC90 T8 AWD	814 000:–	390	40

Relaterade artiklar Så bra är tekniken som kapar dieselutsläppen med 70 procent

Så funkar växellådan i Koenigsegg Jesko – med sju kopplingar

BMW och Mercedes vill utveckla plattformar för elbilar ihop – sparar mångmiljardbelopp

Volkswagenchef ber om ursäkt för "nazistmisstag"

Ford skär bort 5.000 anställda i Tyskland – uppsägningar även i StorbritannienBiltjuv fångad på film av Teslas kamerasystem



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Svåromkörd Ford Ranger

Peter Klemensberger

18 mars 2019

Höjs din puls av blockerande husvagnar? Se då inte på denna reklamfilm från Ford!



FILM: https://youtu.be/kVCgKjibR-U

Nya uppdaterade Ford Ranger kan bli semestertidernas mardröm. Ja, i alla fall om ägarna gör som i Fords reklamfilm nedan för modellen i fråga, även om de varnar för att göra just det i inledningen av filmen.

Med reklamen vill Ford illustrera bilens dragkapacitet genom att låta den dra 15 husvagnar. Det hela var dock än mer komplicerat att spela in än vad man kan tro.

– Det här var det långsammaste stunt jag någonsin har gjort men samtidigt ett bland de svåraste. Att hålla husvagnarna rakt på den smala vägen för att låta bilen köra om var en utmaning men visar även Rangers kapacitet, säger föraren Paul Swift.

Karavanen mätte 100 meter och husvagnarna var preparerade med sammankopplade förstärkta stålramar. Bilen i fråga hade Fords 213-hästars EcoBlue-motor med dubbla turbosnurror under huven.

De må se ut som allmän väg men filmen spelades in på Millbrook Proving Ground i Storbritannien under övervakning av Fords säkerhetsexperter.

Peter Klemensberger

HÖGSTA VÄXELN

15. Aston Martin V8 Vantage

Av Classic by GT 17 februari, 2019

Under amerikanskt ägande och tyskt inflytande tog Aston Martin fram en utmanare till Porsche 911 för snart tio år sedan. Det blev en lyckträff , och nu börjar priserna bli behagligt låga.



Nu börjar det bli köpläge. Det är snart tio år sedan Aston Martin visade sin kompakta Vantage – den här gången ingen modellvariant utan en helt självständig bil – och priserna är på väg mot riktigt angenäma nivåer för en köpare.

I vår prislista startar den kompakta lillbrorsan till DB9 på 400 000 kronor, men faktum är att man kan köpa tidiga men fina exemplar i England och Tyskland billigare än så. Kring 40 000 euro är ett nytt riktmärke för modellen i Tyskland, och helt nyligen importerade en vän till redaktionen ett högerstyrt exemplar med dryga 4 000 mil på mätaren för lite över 30 000 pund – från en handlare som lämnade garanti.

Alla beundrare av Aston Martins moderna bilar – och de är långt många fler än de som har handlat bilarna nya eller nästan nya – har alltså nu anledning att börja överväga ett köp.

Inte för att det ännu handlar om en god investering, då måste horisonten läggas åtminstone ett par decennier bort. Men med tanke på varumärkets styrka, hur få bilar som byggs årligen och deras tidlösa och högt prisade former kommer en modern Aston Martin knappast nå botten prismässigt.

Det extrema prisracet för klassiska Astonbilar bara under det senaste halvdussinet år pekar mot att även dagens utbud kommer att vara intressant ur investeringshorisont på lite längre sikt.



De tidlösa formerna kan vi tacka Danmark för, eftersom det var Henrik Fisker som var chef för Astons designavdelning när både DB9 och Vantage ritades. Henrik tillstår dock generöst att hans företrädare, designgurun Ian Callum (numera hos Jaguar) hade en “viss” påverkan på Astons moderna formspråk. Callum ritade DB7, som var en vägvisare för Aston Martins framtida design.

Det är få bilar som så unisont gillas av bilälskare världen över som Aston Martins aktuella modeller. Vissa föredrar den lite längre och slankare 2+2-karossen, och andra tycker tvåsitsiga Vantage med dess mer kompakta och aggressiva framtoning är bäst.

Ytterst få har dock invändningar mot formen. Ett bevis gott som något för att den är en fullträff är att den inte har behövt något facelift genom åren, och fortfarande känns fräsch.

När den tyske Astonchefen Dr Ulrich Bez satte målbilden för Vantage fanns den nära till hands; Bez var projektledare för Porsche 911 (generation 993) och visste allt om kunderna och deras krav.

Kanske var det också därför Vantage blev en betydligt mer hårdkokt och “tysk” sportvagn än DB9 med dess softare framtoning av snabb GT-glidare. V8-motorn lånades från Jaguars lador (minns att man hade gemensamt ägande i form av Ford vid tiden för utvecklingen av bilen), men det var i stort sett bara motorblocket som delades, allt annat modifierades för betydligt högre effektuttag.

Bland annat fick Astons V8-motor torrsumpsmörjning, som gjorde den duglig för bankörning. Den första 4,3-litersversionen (2006–2008) lämnade 385 hästar med både ett mycket angenämt kraftflöde och en attraktiv ljudbild upp till 7 500 varv.



Motorn placerades bakom bakaxeln, och med transaxellösningen med växellådan vid bakaxeln fick bilen exemplarisk balans.

Vantage använde en choppad version av aluminiumramen i DB9/ DBS, och tack vare de mer kompakta måtten blev den betydligt mer vridstytv än storebror. Så extremt lätt var den dock inte trots all lättmetall, en samtida Porsche 911 i stål var mer än 100 kilo lättare än Vantage.

Prissättningen var aggressiv och startade på dryga 100 000 euro, aningen mer än vad Porsche tog för sin 911S men också med mer utrustning medskickad som standard. Målet var att sälja runt 3 000 bilar per år (cirka tio procent av vad Porsche sålde av sin 911), och de volymerna har man både lyckats nå och bibehålla genom åren.

Aston kom att skiljas från Ford 1997, och med Prodrives David Richards med i den nya ägar-konstellationen flyttades marknadsföringsambitionerna alltmer mot racingen, vilket även inkluderade Vantage som har byggts i en rad olika versioner för GT-racingen.

Fabriken har också tillhandahållit uppgraderingskit till motorerna (med garantier), vilket betyder att en del tidiga bilar har 400 hästar.

2009 gjordes en total uppgradering av drivlinan, med motorn upptagen till 4,7 liters volym, som både gav mer bottendrag och bättre toppeffekt, 420 hästar. För den som inte lät sig imponeras bygger man också sedan mitten av 2009 en version med den stora V12:an från DB9 på 510 hästkrafter. Både V8 och V12 har löpande uppdaterats och kommit i S-versioner med ytterligare effekt.

Betydligt viktigare ur försäljningssynpunkt blev dock introduktionen av roadstern bara något halvår efter coupén.

Vad du är väljer för version så undvik den automatiska, sekventiella växellådan. Den tar effektiv död på hela körupplevelsen.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. James Bond kör elbil i nästa film

Mattias Rabe 18 mars 2019

Agent 007 tänker på miljön, i alla fall vill filmbolaget att det ska se ut som att han gör det. I nästa rulle med agenten kommer Bond-bilen att vara elektrisk.



***FILM**: https://youtu.be/BsBd9tPK4uE*

Kalla kriget är över, men James Bond består. Och hittills har bilarna som världens mest kända agent rattat också bestått i och med att de alla har varit någon form av sport- eller supersportbilar. Men nu blir det ändring. James Bond ska inte lämna sitt favoritmärke Aston Martin, däremot han lämna förbränningsmotorn bakom sig. I nästa film ska han nämligen köra Aston Martins elbil Rapide E.

Det är The Guardian som rapporterar övergången till elbil när den 25:e Bond-rullen går upp på biograferna under 2020, förmodligen i april. Just nu går filmen under arbetsnamnet Shatterhand, något den färdiga filmen tydligen inte ska heta.

Aston Martin Rapide E ska i slutet av 2019 lanseras som en exklusiv modell om 155 exemplar, varav åtminstone ett av dem ska figurera i filmen. Aston Martin har ännu inte visat upp modellen men för några månader sedan berättade man att den har två elmotorer som driver bakhjulen. Sammanlagt ger dessa motsvarande 610 hästkrafter och kraften fås från ett batteripack på 65 kWh som ska ge drygt 32 mils räckvidd (enligt WLTP-cykeln). 0-100 km/h går på under fyra sekunder och toppfarten är begränsad till 250 km/h.

Frågan är vad Bond-fansen säger om att Agent 007 drar iväg på biljakter ljudlöst… å andra sidan har han ju större chans att smyga upp med bilen bakom bovarna.

Föreställ dig nedanstående biljakt där James Bond i stället kör elbil… och jagar en gangster som även denna kör elbil. Då blir det i princip en scen fylld med musik, kanske lite däcktjut på sin höjd.

Det kanske löses med lite pålagt motorljud trots att det är en elbil som körs. Det har gjorts förr…

LÄS OCKSÅ: 13 Bond-bilar vi minns



Daniel Craig bredvid den mest berömda Bond-bilen, kanske till och med världens mest berömda filmbil, Aston Martin DB5. Missa inte att läsa om 13 Bond-bilar vi minns via länken ovan.



När Aston Martin visade upp elbilen som koncept för några år sedan kallade de den för RapidE, stort E i stället för litet som i vanliga Rapide. På senare tid har de börjat beskriva den som Rapide E.

Klassiker

17. Ponnyexpressen från Korea

Publicerad 2019-03-19 7:00

Text Mårten Carlsson

Ponnyexpressen torde väl vara ett passande namn på den här traden, på Koreas östkust nära Ulsan, året är 1975.



Här kommer fulla trailers med Koreas första "egna" bil Hyundai Pony, som skall skickas iväg på export. Från första början var Ponyn tänkt att storsatsas på för just export, modellen premiär-visades till och med i Turin 1974.

Hyundai Pony var som sagt den första inhemska bilmodellen från Korea, innan dessa hade man tillverkat bland annat Ford Taunus och Cortina på licens och Ponyn kom att ärva en del kompo-nenter från dessa, motorerna togs från Mitsubishi. Med Ford-komponenter och Mitsubishi-motorer var den alltså inte helt igenom koreansk. Och utöver det lejde man George Turnbull från British Leyland för själva utvecklingsarbetet och för designen tog man hjälp av Giugiaros Ital Design i Turin.

Hyundai Pony må kanske inte vara vacker eller särskilt teknisk intressant eller avancerad, men den var och är en viktig del i Sydkoreas snabba förvandling från fattigt feodalt jordbrukarsam-hälle, till en modern industristat. En förvandling som gick på rekordtid, idag räknas Sydkorea till en av världens starkaste ekonomier och haft en tillväxt och ökande välfärd som saknar mot-stycke.





Här står en samling tidiga Ponys vid hamnen 1975 i väntan på att lastas ombord.



Här lämnar en karavan Ponys skeppet, dessa hamnade av nån anledning i Norge. Någon som vet mer om dessa norska Hyundais?

Läs mer om: Hyundai Pony



En studie för Korea 1974
En avancerad stilstudie från Ital Design visas upp 1974, för ett då okänt märke. 1



Grattis Hyundai Pony!
Idag har Benjamin namnsdag och så är det Värnlösa barns dag. Då kom vi att tänka på Hyundai Pony.

Klassiker

18. Grattis Isuzu Bellett!

Publicerad 21 mars 2009

I dag när Bengt har namnsdag passar vi på att hylla Bellett!



En märklig omständighet kring den svenska importen av Isuzu Bellett är att *Toyota* tog sig an reservdelsförsörjning och service när importören slutade ta in bilar och istället skeppade iväg hela lagret till Finland.

Det här var på 1960-talet och plötsligt stod ett mindre antal pionjärkunder med sina läckra små Isuzu-bilar helt utan skyddsnät. Det var i det läget som Scanmobil som sålde Toyota tog sig an den floppande konkurrenten. Det gällde att rädda ryktet på japanska bilar!

Toyota och Isuzu var de första japanbilarna på svensk mark och hur det gick för Toyota vet vi alla. Isuzu däremot blev en bil i marginalen - trots att modellen Bellett hade mycket som talade för sig.

Bellett var en ersättare till den licenstillverkade *Hillman Minx*. 1963 var första året för denna egendesignade kompaktbil vars namn anspelade på ett större syskon i modellskaran kallad Bellel, en bil med riktigt snygga bakljus fram till 1965, skarpt trekantiga.

Bellett fanns både med två och fyra dörrar och i en ovanlig tvådörrars herrgårdsvagn kallad *Express*. En liten pick-up kallad *Wasp* erbjöds också. Lycka till med att hitta en sådan.

Modellen erbjöds med motorer från 1,3 till 1,8 liter och den tuffaste versionen var den med coupékaross och **GT-R-specifikation**, vilket var detsamma som en 1,6-liters rak fyra med dubbla överliggande kamaxlar och **dubbla förgasare**. Runt 1 400 tillverkades och kulten kring modellen är stark i Japan.

1974 presterade en GT-R 122 hk vid 6 400 r/min och stående kvartsmilen gick på 16,6 sekunder.

Bellet gick igenom flera utseendeförändringar och tillverkades till 1973. Namnet levde vidare en tid som en globalt ointressant GM-produkt i form av Isuzu Bellett Gemini som sedan koktes ner till Gemini. Den håller vi oss på behörigt avstånd ifrån.

Men den ursprungliga Bellett gillar vi skarpt! En slank liten bil även i fyrdörrarsutförande. Alltid snygga bakljus och en väldigt nätt profil. Drygt 170 000 tillverkades.

Ska vi gissa på att två är på rull i Sverige idag? Kanske ytterligare fyra kan sättas i stånd och ett drygt tiotal står som objekt?



Längmonterad motor och bakhjulsdrift, inga krångligheter.
Lite bakåtlutad stil och soprent på backspeglar.



Stilen är helt egen och det närmaste man kommer i association är kanske Triumph 1300.
Bellet var en bil som förtjänade ett bättre öde i Sverige. Den såldes bara några enstaka år.



Bellett AU-spec 1963–66



Bellett GT Type-R 1969



Bellett 1800GT (PR95 N) 1971–73

SLUT